

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ / INFRASTRUCTURE PROJECTS

Научная статья / Research article

Роль транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан

А. К. Абдуллаев

Университет мировой экономики и дипломатии, Ташкент, Узбекистан
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4888-1068>; e-mail: azizabdulla1982@gmail.com

Аннотация. Вопросы, связанные с интеграцией внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан в международные транспортные коридоры, роль транспортной дипломатии в интеграционных процессах являются наиболее актуальными на данном этапе развития. В статье опубликованы результаты исследования, посвященного выявлению роли и значения транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан. Автором работы был проанализирован потенциал существующих внешнеторговых маршрутов страны. Работа также раскрывает возможности диверсификации международных транспортных коридоров для выхода внешнеторговых грузов Узбекистана на основные мировые и региональные рынки. Были определены направления перспективных транспортных коридоров Республики Узбекистан. В работе выявлены проблемы, связанные с функционированием существующих и перспективами создания новых транспортных коридоров, а также систематизированы и взвешены возможности реализации проектов, связанных с созданием новых транспортных коридоров. За последние годы правительство Узбекистана ведет активную транспортную дипломатию, что превратит страну в альтернативный транспортный узел в Центральной Азии. В работе были использованы некоторые статистические данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан, а также Министерства транспорта Республики Узбекистан.

Ключевые слова: транспортная дипломатия, внешнеторговые маршруты, международные транспортные коридоры, министерство транспорта, транспортный узел.

Для цитирования: Абдуллаев А. К. Роль транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан // Постсоветские исследования. 2023; 3(6):315-323.

Финансирование: Исследование выполнено в рамках совместного грантового проекта «Ташкентского центра перспективных европейских исследований имени Жана Моне» и Центра «Экономической дипломатии» Института перспективных международных исследований при УМЭД.

The role of transport diplomacy in the development of foreign trade routes of the Republic of Uzbekistan

Aziz K. Abdullaev

The University of World Economy and Diplomacy, Tashkent, Uzbekistan
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4888-1068>; e-mail: azizabdulla1982@gmail.com

Abstract. The issues related to the integration of foreign trade routes of the Republic of Uzbekistan into international transport corridors, the role of transport diplomacy in integration processes are the most relevant at this stage of development. The article publishes the results of a study devoted to identifying the role and importance of transport diplomacy in the development of foreign trade routes of the Republic of Uzbekistan. The author of the work analyzed the potential of the existing foreign trade routes of the country. The work also reveals the possibilities of diversifying international transport corridors for Uzbekistan's foreign trade goods to enter the main world and regional markets. The directions of promising transport corridors of the Republic of

Uzbekistan were identified. The paper revealed problems related to the functioning of existing and prospects for the creation of new transport corridors, as well as systematized and weighed the possibilities of implementing projects related to the creation of new transport corridors. In recent years, the government of Uzbekistan has been conducting active transport diplomacy, which will turn the country into an alternative transport hub in Central Asia. Some statistical data of the Ministry of Investment and Foreign Trade of the Republic of Uzbekistan, as well as the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan were used in the work.

Keywords: transport diplomacy, foreign trade routes, international transport corridors, the Ministry of Transport, a transport hub.

For citation: Aziz K. Abdullaev. The role of transport diplomacy in the development of foreign trade routes of the Republic of Uzbekistan // *Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies*. 2023;3(6):315-323. (In Russ.).

Funding: The study was carried out within the framework of a joint grant project of the Tashkent Center for Advanced European Studies named after Jean Monnet and the Center for Economic Diplomacy of the Institute for Advanced International Studies at the UWED.

Введение. Внешнеторговые маршруты имеют ключевое значение для развития стран, интенсификации торговли, а также углубления интеграционных процессов. Страны всегда старались развивать торговые отношения, что способствовало не только росту экономики страны, но и развитию дружбы и культурно-гуманитарных связей между народами, сближению разных народов.

За последние несколько лет Узбекистан осуществляет системные реформы, направленные на либерализацию и модернизацию национальной экономики, обеспечение ее устойчивого развития и последовательной интеграции в мировые экономические отношения. Но вместе с тем перед транспортной системой Узбекистана стоят задачи, связанные с решением ряда серьезных проблем, снижающих эффективность системы. Для этого необходимы серьезные институциональные изменения, совершенствование транспортной политики страны, обеспечение роста качества и объемов грузовых перевозок, снижения их стоимости.

Цель и задачи. Целью настоящего исследования является выявление роли транспортной дипломатии в развитии внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан. Для достижения указанной цели в работе решаются следующие задачи:

– анализировать потенциал существующих внешнеторговых маршрутов страны;

– раскрыть возможности диверсификации международных транспортных коридоров для выхода внешнеторговых грузов Узбекистана на основные мировые и региональные рынки;

– определить направления перспективных транспортных коридоров Республики Узбекистан.

Методология. Для решения задач, поставленных в рамках данного исследования, были применены такие методы исследования, как структурно-системный, сравнительный и описательный. Были проанализированы некоторые данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан, а также Министерства транспорта Республики Узбекистан.

Результаты исследования. Повышение конкурентоспособности производимой продукции и экспортного потенциала страны невозможно достичь без развития транспортно-логистического потенциала, а также эффективных внешнеторговых маршрутов.

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан о мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта от 1 марта 2019 г. № УП-5647, обеспечение национальных интересов

Республики Узбекистан на мировом рынке транспортных услуг за счет развития международного и регионального сотрудничества в сфере транспорта и дорожного хозяйства определено в качестве одного из основных задач Министерства транспорта Республики Узбекистан¹.

Страна может осуществить международное сотрудничество в сфере транспорта, в том числе, и посредством инструментов транспортной дипломатии. Транспортную дипломатию [Ampleman 2021] можно определить, как комплекс мероприятий, связанных с согласованием дистанции между субъектами для разрешения (а иногда и игнорирования или усиления) конфликтов или для поддержки (или предотвращения) сотрудничества между политическими заинтересованными сторонами в отношении одной или нескольких транспортных инициатив. С другой стороны, транспортная дипломатия может выражаться переговорами с целью ослабления (или усиления) расхождений между позициями участников относительно целесообразности транспортной инициативы. Точнее, транспортная дипломатия, как правило, связана со стремлением улучшить отношения между сторонниками и противниками транспортной инициативы. Как правило, это направлено на снижение напряженности, например, между теми, кто считает, что прохождение нового трубопровода желательно, и теми, кто считает, что такой проект неприемлем.

В некоторых источниках даже выделяют «железнодорожную дипломатию» как отдельное направление транспортной дипломатии. Железнодорожную дипломатию можно определить как: активную поддержку экономических приоритетов государства, прежде всего, железнодорожной составляющей, в рамках его внешней политики и посредством соответствующих выборов в рамках более широкой внутренней политики.

В современную эпоху международных отношений многие страны начали использовать нетрадиционные виды дипломатии для улучшения своих отношений с другими странами, формирования доброй воли, получения экономического доступа и для других целей. Интересной версией этой нетрадиционной дипломатии является железнодорожная дипломатия², или страна, налаживающая отношения с другой страной путем создания обширной сети железных дорог, в процессе стимулируя взаимную экономическую выгоду и добиваясь расположения принимающей страны. Недавнее открытие грузового поезда между Соединенным Королевством и Китаем в рамках инициативы Китая «Один пояс и один путь» (Belt and Road Initiative) является ярким примером такой дипломатии. К примеру, в 2011 г., после успешного развития инициативы связанная с развитием железных дорог (HSR – High Speed Rail) внутри страны, Пекин начал добиваться заключения сделок по проектам HSR за рубежом. Международные наблюдатели и, в конечном счете, сам Пекин назвал этот шаг «дипломатией высокоскоростных железных дорог». [Ker 2017] Зарубежное продвижение китайских железнодорожных компаний получит сильную политическую поддержку: китайские лидеры, в частности премьер Ли Кэцян, активно продвигать китайскую индустрию HSR во время зарубежных поездок и возглавляемые Китаем многосторонние инициативы, такие как OBOR оказывает отрасли дальнейшую поддержку. Способность Китая строить высокоскоростные железные дороги дешевле, чем у конкурентов, обеспечила технологии центральное место в амбициозной схеме «Один пояс, один путь», Пекина по завоеванию дипломатических союзников и открытию рынков в более чем 65 странах между Азией и Европой путем финансирования и строительства инфраструктуры.

¹ Указ Президента Республики Узбекистан о мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта от 01.02.2019 г. № УП-5647

² Shrivastva Ch. Railway Diplomacy: China Versus India. Domestic Politics, South Asian voices. February 9, 2018 – URL.: <https://southasianvoices.org/railway-diplomacy-china-versus-india/>

Другой пример связан с Японией. В настоящее время железнодорожная дипломатия Японии¹ принимает три формы: пожертвования, помощь и совместные проекты по строительству высокоскоростных железных дорог. Пожертвования относятся к японским железнодорожным операторам, таким как JR East Japan, отправляющим свой списанный подвижной состав в развивающиеся страны. Многие страны Юго-Восточной Азии, особенно Мьянма, получили несколько подержанных японских поездов. Однако, поскольку японские железнодорожные операторы в основном используют электрические многоцелевые агрегаты, их вышедшие из эксплуатации агрегаты могут не соответствовать потребностям стран-получателей.

Интенсификация и развитие внешней торговли Республики Узбекистан во многом зависит и от эффективной работы транспортных коридоров и внешнеторговых маршрутов, и решения существующих проблем связанных с развитием внешнеторговых перевозок.

На сегодняшний день внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются по нескольким транспортным коридорам. С точки зрения международных железнодорожных коридоров это в основном северное и северо-западное направление, где функционируют основные четыре маршрута, которые описываются в таблицу 1. Особенностью северного и северо-западного направления заключается в том, что средняя стоимость транспортировки грузов через данные маршруты ниже, чем, например, в западном направлении. Если сравнить северо-западное направление с западным с точки зрения времени доставки грузов, то необходимо отметить, что северо-западное направление превосходит последнего, так как время транспортировки грузов меньше, чем в западном. Ведь именно сравнительная долгота времени

доставки и сравнительно высокие издержки транспортные издержки представляют собой две основные проблемные точки транспортных перевозок не только для Узбекистана, но и Центральной Азии в целом.

За последние годы Узбекистан продолжает следовать активному пути транспортной дипломатии, чтобы укрепить свои геополитические и геоэкономические позиции и стать активной частью евразийской железнодорожной торговли. Главная цель дипломатии Ташкента [Sharifli 2022] – превратиться из страны, не имеющей выхода к морю, в страну, с хорошо налаженными торговыми маршрутами. Несколько стратегических и экономических причин объясняют, почему Узбекистан надеется стать все более важной частью транспортного узла в Центральной Азии. Начнем с того, что Узбекистан рассматривает возможность совершенствования деятельности международных транспортных коридоров для выхода внешнеторговых грузов страны на основные мировые и региональные рынки для открытия новых торговых маршрутов. Кроме того, правительство Узбекистан стремится обеспечить безопасность страны путем превращения ее в региональный транспортный коридор для великих держав, что с экономической точки зрения позволит диверсифицировать маршруты экспорта и импорта и снизить зависимость от существующих коридоров и защитить страну от большинства серьезных внешних экономических потрясений.

В рамках Самаркандского саммита ШОС 14 сентября 2022 г. было подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве по проекту строительства железной дороги Узбекистан–Кыргызстан–Китай между Министерством транспорта Республики Узбекистан, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Кыргызстан и Государственным Комитетом по развитию и реформам Китайская Народная Республика. По оценкам экспертов успешная реализация коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан может сократить расстояние из Китая в

¹ Wu S. Japan's Train Diplomacy. Japan's railroad industry could become a significant tool of foreign policy. The Diplomat. November 09, 2015 – URL: <https://thediplomat.com/2015/11/japans-train-diplomacy/>

Юго-Восточную Европу до 900 км, что равно 7-8 дням.

Документ предусматривает завершение всех работ по разработке технико-экономического обоснования строительства железной дороги на территории Кыргызской Республики в первой половине 2023 г. Стороны также установили порядок финансирования и распределения затрат при разработке технико-экономического обоснования трехстороннего железнодорожного проекта. Стороны намерены разделить расходы поровну между Кыргызстаном, Узбекистаном и Китаем. Проект оценивается в 4,1 млрд долларов¹. Узбекистан также рассматривает возможность подключения «Среднего коридора» (Транскаспийского коридора) к железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Правительство Азербайджана тоже проявляет интерес в продлении железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан до Каспийского моря. Это в свою очередь усилит транзитные возможности Транскаспийского коридора, протяженность которого составляет 11 тыс. км, а пропускная способность насчитывается от 5 до 27 млн. тонн в год.² Также в целях увеличения транспортно-транзитного потенциала и облегчения инфраструктуры и соответствующей документации пять стран: Узбекистан, Азербайджан, Казахстан, Турция, и Грузия подготовили единую стратегию по Среднему коридору. Средний коридор [Sattarov 2022] также является частью реализации китайского "Пояса и Дорожная инициатива (BRI), которая, как ожидается, определит направление развития транспортных связей по всему региону в ближайшие годы. На сегодняшний день BRI является мощным драйвером развития

существующих и формирующихся евразийских транспортных маршрутов.

В результате активной транспортной дипломатии Узбекистана за последние годы растет значение Узбекистана как евразийского транспортного узла. С этой целью запуск мультимодального маршрута Китай–Кыргызстан–Узбекистан–Афганистан и завершение пробного проекта контейнерных перевозок по международному мультимодальному маршруту Китай–Кыргызстан–Узбекистан–Туркменистан–Азербайджан–Грузия–Турция–Европа являются важными достижениями.

Также Правительством Узбекистана ведется активная работа над возможностью развития транспортного коридора «Узбекистан–Туркменистан–Иран–Индия». Усилия, связанные с запуском нового транспортного коридора Узбекистан–Туркменистан–Иран–Индия, с использованием иранского порта Чабахар, еще раз подчеркивает, заинтересованность Узбекистана не только в улучшении региональных связей для выхода на рынки Китая и Европы, но и в развитии своих связей с Индией для обеспечения своей способности выходить на рынки Южной Азии [Sharifli 2022]. Город-порт Чабахар находится на юго-востоке Ирана и является зоной свободной торговли. Он второй крупнейший порт страны после Бандар-Аббаса, Чабахар также станет одним из ключевых элементов международного транспортного коридора «Север — Юг». Данный новый маршрут необходим Узбекистану для обслуживания растущего объема торговли с Индией. По оценкам экспертов, внешнеторговый оборот между Узбекистаном и Индией может достичь 1 млрд долларов в ближайшие годы.³ Маршрут также представляет интерес другим странам Центральной Азии с точки зрения непрерывности поставок стран региона и Индии, а товарооборот между центральноазиатскими странами и Индией стремительно растет.

¹ Данные Министерства Транспорта Республики Узбекистан, 15.09.2022 – URL.: <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-qirgiziston-hitoj-temir-joli-qurilishi-lojihasi-bojicha-hamkorlik-togrisida-uch-tomonlama-bitim-imzolandi#>

² Узбекистан впервые отправил контейнерный поезд в Европу через Средний коридор // 19.12.2022. URL.: <https://kun.uz/ru/news/2022/12/19/uzbekistan-vpervyye-otpravil-konteynernyyu-poyezd-v-yevropu-cherez-sredniy-koridor>

³ Данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан. 22.09.2022 -- URL.: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>

Трансафганская железная дорога, в строительстве которого Узбекистан решил принять участие, сократит время прибытия товаров из Узбекистана в Пакистан с 35 дней до 15-10 дней. Надин Р. и др. также считают, что строительство железной дороги Термез–Мазари-Шариф–Кабул–Пешавар, оцениваемое в 5 млрд долларов, откроет пакистанские морские порты в Персидском заливе для Узбекистана. В соответствии с оценками, от проекта выиграет не только Узбекистан, но и все страны Центральной Азии. Новая железная дорога сократит не только время транспортировки из Узбекистана и других стран Центральной Азии в Пакистан и расходы на 30-35%¹. Ожидается, что проект сократит транспортные расходы между Россией и Пакистаном на 15-20%, а аналогичный индикатор между Центральной Азией и Пакистаном сократится на 30-35%. По предварительным данным, в первые годы после запуска железной дороги Мазари– Шариф–Кабул–Пешавар объем грузоперевозок по этому маршруту может достичь 10 млн т.² Одна из проблем реализации данного проекта является разная ширина колеи железной дороги. Узбекистан использует исключительно российскую колею 1520 мм, в то время как Пакистан использует колею 1676 мм. В 2010 г. Афганистан решил строить свои дороги с использованием международного стандарта 1435 мм³.

Проект будет почти полностью финансироваться за счет кредита Всемирного банка в размере 4,8 млрд долларов. Кроме того, ожидается, что в

Афганистане будет создано несколько тысяч рабочих мест. Ожидается, что стоимость транспортировки контейнера из Ташкента в Карачи составит около 1400-1600 долларов⁴. Это значительно ниже затрат транспортировки по маршруту Ташкент – Бандар-Аббас. По данным Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан, перевозка груза весом 20-22 т по маршруту Ташкент–Бухара–Туркменабад–Мари–Саракш–Бандар-Аббас протяженностью 3 065 километров и продолжительностью 6-7 дней обходится примерно в 2400-2600 долларов. В таблице 2 представлены проекты, связанные с транспортными коридорами, и ожидаемые выгоды для Узбекистана и другим государствам.

Хотя маршрут Ташкент–Кабул–Пешавар до порта Карачи, который рассматривается в качестве альтернативного коридора, может быть немного короче, чем вариант через Иран, первый проходит через горные районы и менее безопасен, чем иранский коридор.

Узбекистан также активно ведет переговоры о тарифах и упрощении таможенного законодательства со своими соседями и другими странами региона. В этом контексте обсуждение Узбекистаном, Азербайджаном и Турцией дальнейшего упрощения перевозок грузов между собой, а также переговоры Узбекистана и Китая по вопросам взаимного признания уполномоченных экономических операторов являются ключевыми событиями в достижении страны своих более широких транзитных целей.

Заключение. Активная транспортная дипломатия Узбекистана создаст возможность для страны превратиться в альтернативный транспортный узел в Центральной Азии и способствует стремлению страны привлекать большие объемы грузов и наращивать свой

¹ Hashimova U. Uzbekistan Prioritizes Pakistani Over Iranian Ports. The Diplomat. February 16, 2021 – URL: <https://thediplomat.com/2021/02/uzbekistan-prioritizes-pakistani-over-iranian-ports/>

² Ўзбекистон, Афғонистон ва Покистон темир йўл қурилиши бўйича «Йўл харитаси»ни имзолади // 09.02.2021. URL.: <https://kun.uz/news/2021/02/09/ozbekiston-afgoniston-va-pokiston-temir-yol-qurilishi-boyicha-yol-xaritasini-imzoladi>

³ Ollard H. What's Behind the Planned Uzbekistan-Afghanistan-Pakistan Railway? The Diplomat. February 25, 2021 – URL.: <https://thediplomat.com/2021/02/whats-behind-the-planned-uzbekistan-afghanistan-pakistan-railway/>

⁴ Nadin R., Nijhar I., Mami E. Shanghai Cooperation Organisation Summit 2022: key takeaways. – URL.: <https://odi.org/en/insights/shanghai-cooperation-organisation-summit-2022-key-takeaways/#:~:text=The%20SCO%2C%20a%20Eurasian%20political,with%20Iran%20soon%20to%20join>

потенциал для дальнейшего развития геэкономическое положение и обеспечить региональных связей. Таким образом появление альтернативного транспортного Узбекистан может максимизировать его узла в Центральной Азии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Ampleman L.* Transport Geopolitics Decoding and Understanding Transport as a Source of Conflicts, ISBN 978-981-16-4966-0 ISBN 978-981-16-4967-7 (eBook), 2021.
- Ker M.* China’s High-Speed Rail Diplomacy. Staff Research Report, US-China Economic and Security Review Commission. February 21, 2017. P. 4.
- Sattarov F.* The Emerging Potential of the Middle Corridor. Horizons. 2022. Issue No 21. P. 199.
- Sharifli Yu.* Uzbekistan: An Aspiring Transport Hub for Central Asia. Publication: Eurasia Daily Monitor Volume: 19 Issue: 159 – URL.: <https://jamestown.org/program/uzbekistan-an-aspiring-transport-hub-for-central-asia/>

REFERENCES

- Ampleman L.* Transport Geopolitics Decoding and Understanding Transport as a Source of Conflicts, ISBN 978-981-16-4966-0 ISBN 978-981-16-4967-7 (eBook), 2021.
- Ker M.* China’s High-Speed Rail Diplomacy. Staff Research Report, US-China Economic and Security Review Commission. February 21, 2017. P. 4.
- Sattarov F.* The Emerging Potential of the Middle Corridor. Horizons. 2022. Issue No 21. P. 199.
- Sharifli Yu.* Uzbekistan: An Aspiring Transport Hub for Central Asia. Publication: Eurasia Daily Monitor Volume: 19 Issue: 159 – URL.: <https://jamestown.org/program/uzbekistan-an-aspiring-transport-hub-for-central-asia/>

ПРИЛОЖЕНИЕ / APPENDIX

Таблица 1.

Транспортные коридоры и внешнеторговые маршруты Республики Узбекистан

Наименование транспортного коридора и внешнеторгового маршрута	Расстояние маршрута (км)	Время доставки	Средняя стоимость перевозки автотранспортом 20-22 т. груза, (в долл. США в одно направление)
I. Южное и Юго-Западное направление			
«Термез Карго Центр – Хайратон – Мазари Шариф»	85	1 день	1200 – 1300
«Ташкент – Бухара – Туркменабад – Мари – Сарахс – порт Бандар Аббас (Иран)»	3 065	6-7 дней (48/48 ч.)	2 400-2 500
«Ташкент – Бухара – Туркменабад – Мари – Сарахс – порт Мерсин (Турция)»	4 208	12-14 дней (48/48 ч.)	3 000-3 100
«Ташкент – Бухара – Туркменабад – Мари – Сарахс – Стамбул – София (Болгария)»	5 156	14-15 дней (48/48 ч.)	4 000-4 200

II. Северное и Северо-Западное направление			
«Ташкент – Кунград – Бейнеу – Саратов – Москва – порт Рига/Лиепая (Латвия) или Вильнюс»	4 781 (Рига) 4 857 (Вильнюс)	10-14 дней (48/48 ч.)	2 000-2 200
«Ташкент – Кунград – Бейнеу – Саратов – Смоленск – Брест – (далее Польша, Германия, Франция, Испания и др.)»	4 421 (Минск) 4 800 (Варшава) 5 400 (Берлин) 6 493 (Амстердам) 6 842 (Париж) 8 117 (Мадрид)	9-10 дней 10-12 дней 13-15 дней 14-16 дней 15-17 дней 17-19 дней (48/48 ч.)	2 200-2 300 (Минск) 2 300-2 400 (Варшава) 3 100-3 200 (Берлин)
«Ташкент – Кунград – Бейнеу – Астрахань – Волгоград – Киев – Чоп (далее Польша, Чехия, Австрия, Словакия и др.)»	4 140 (Киев) 5 400 (Прага) 5 400 (Вена) 5 400 (Братислава)	9-10 дней 13-15 дней 13-15 дней 13-15 дней (48/48 ч.)	2 200-2 400 (Киев) 3 000-3 200
«Ташкент – Кунград – Бейнеу – Астрахань – Тбилиси – Батуми – Трабзон – Самсун – Стамбул»	5 500 (София) 5 600 (Бухарест)	14-15 дней 14-15 дней (48/48 ч.)	4 000-4 200
III. Западное направление			
«Ташкент – Кунград – Бейнеу – Актау – Баку – Тбилиси – Потти – (Болгария, Румыния и др.)»	4 558 (Констанца) 4 645 (Бургас)	19-21 дней	4 500-4 600
«Ташкент – Бухара – Туркменабад – Мари – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – порт Потти – (Болгария, Румыния, Венгрия и др.)»	4 320 (Бургас) 4 233 (Констанца)	19-21 дней	4 700-4 800
IV. Восточные направления			
«Ташкент – Алматы – Хоргос (Алтынкол) – Урумчи»	1 850 км	5 дней	2 900-3 000

Источник: Данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан
URL.: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>

Таблица 2.

Перспективные железнодорожные коридоры Узбекистана

№	Транспортный коридор	Выгода для Узбекистана	Заинтересованность других государств
1.	Железная дорога Узбекистан–Кыргызстан–Китай и его возможное продление до Каспийских портов в рамках Транскаспийского коридор	Альтернативный внешнеторговый маршрут по достижению рынком Европейского Союза	Для Китая альтернативный доступ к Европейским рынкам. Сокращение расстояния из Китая в Юго-Восточную Европу до 900 км.
2.	Маршрут Узбекистан–Туркменистан–Иран–Индия, с использованием иранского порта Чабахар	Необходим Узбекистану для обслуживания растущего объема торговли с Индией.	Для Индии это возможность достичь центральноазиатские рынки минуя территорию Пакистана
3.	Маршрут Ташкент–Кабул–Пешавар до порта Карачи	Доступ к пакистанским портам; сокращение времени прибытия товаров из Узбекистана в Пакистан с 35 дней до 10-15 дней	Возможность железнодорожного сообщения с рынками Содружества Независимых Государств (СНГ) для Пакистана, Индии и других стран

Источник: Составлено автором

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Абдуллаев Азиз Курбанович, старший преподаватель кафедры Международных финансов и инвестиций, Университет мировой экономики и дипломатии. Ташкент, Узбекистан.
(E-mail: azizadulla1982@gmail.com)

Aziz K. Abdullaev, Senior Lecturer at the Department of International Finance and Investment, the University of World Economy and Diplomacy. Tashkent, Uzbekistan. (E-mail: azizadulla1982@gmail.com)